

целом, а классификация рисков, связанных с человеческим фактором, позволяет идентифицировать, анализировать эти риски и в комплексе с другими мероприятиями существенно снижать их негативное влияние на результаты деятельности судоходной компании. Анализ существующих методов и подходов к оценке рисков, связанных с человеческим фактором позволяет выявить их достоинства и недостатки и обосновать приемлемые пути решения и предвидения данных рисков.

Литература

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография / Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Шапкин А. С. Экономические и финансовые риски. Оценка, управление, портфель инвестиций / А. С. Шапкин, В. А. Шапкин. — 8-е изд. -М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2011. — 544 с.
3. Эллиотт М. У. Основы финансирования риска / М. У. Эллиотт; пер. с англ. и науч. ред. И. Б. Котлововского. — М.: Инфра-М, 2007 — 138 с.

Горенська О. А.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЛЬ ПРЯМИХ ІНВЕСТИЦІЙ В СФЕРІ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

Прямі іноземні інвестиції є найбільш затребуваною формою капіталовкладень для економік, що розвиваються, так як вона дозволяє реалізовувати великі проекти, в країну надходять нові технології, нові практики корпоративного управління. За даними статистики України в 2012 р. головними країнами-джерелами інвестицій стали Кіпр (14,522 млрд. дол.), Німеччина (7,404 млрд. дол.), Нідерланди (4,949 млрд. дол.) та Росія (3,653 млрд. дол.). Основний приплив прямих іноземних інвестицій припадає на фінансовий сектор (770 млн. дол. США) і металургію [4].

Враховуючи географічне положення нашої країни, порти для економіки нашої держави є також значущим активом. На міжнародній конференції «ABC: Ukraine & Partners», що проходила в Києві було визначено, що мінімальна сума інвестицій на реалізацію задуманих проектів повинна становити в найближчі 3-4 роки в

довгостроковій перспективі близько мільярда доларів. В найближчі 10 років планується залучити в межах 50 млн. т. додаткового вантажопотоку, а також оновити технічне оснащення портів. З урахуванням перевалки вантажів приватними портами вантажоперевалка морських торговельних портів України в 2012 році складала 154 млн. т. Згідно Стратегії розвитку морських портів України, морські торговельні порти України до 2038 р. можуть збільшити пропускну здатність до 250 млн. т.

Поширеним видом інвестування в підприємства морського транспорту є державно-приватне партнерство (ДПП) — це угоди між публічною і приватною сторонами з приводу виробництва і надання інфраструктурних послуг, які укладаються з метою залучення додаткових інвестицій і як засіб підвищення ефективності бюджетного фінансування.

Процес інтеграції інтересів держави і бізнесу, реалізація державно-приватного партнерства починається на вищому політичному рівні держави з формуванням національної політики в галузях господарської діяльності транспортної сфери, щодо приватного бізнесу, у сфері науки, в інноваційній політиці держави.

У ДПП розкривається форма взаємодії державного регулювання економіки з ринковим саморегулюванням. З одного боку, державний сектор економіки, державні підприємства стають повною мірою ринковими підприємцями. З іншого боку, підприємства приватного бізнесу пайовим або іншим чином беруть участь у вирішенні державних завдань. Вони підтримують або конкурують з державними підприємствами, забезпечують їх діяльність новими технологіями, спільними інвестиціями, зайнятістю робочої сили, вирішенням ряду соціальних проблем.

Світовий досвід реалізації проектів на основі ДПП підтверджує його економічну ефективність: витрати за проектами ДПП в середньому нижче; ефективний контроль за будівництвом об'єктів; велика частина проектів ДПП в світі була реалізована в строк.

Ключові особливості такого партнерства :

- 1) довгостроковість періоду надання послуг (іноді строком до 75 років);
- 2) передача ризиків приватному сектору;
- 3) різноманіття форм довгострокових контрактів, що укладаються юридичними особами з державними та муніципальними структурами [3].

На сьогоднішній день в Україні ДПП регулюється Законом України «Про державно — приватне партнерство» від 1 липня 2010 р. [1]. Закон про ДПП є рамковим і спрямований на узагальнення практики застосування ДПП. Окремі правові форми ДПП регулюються низкою законодавчих актів, зокрема: Цивільним та Господарським кодексами України, Законами України «Про концесії», «Про угоди про розподіл продукції», «Про оренду державного та комунального майна», «Про управління об'єктами державної власності».

Згідно із Законом, ДПП може бути реалізоване шляхом укладення договорів концесії, спільної діяльності та інших (наприклад, оренди, управління) і розраховане на довгострокові проекти тривалістю від 5 до 50 років.

На сьогоднішній день ДПП у портовій сфері здійснюється переважно за допомогою договорів оренди, спільної діяльності та управління. У морегосподарській діяльності морські торговельні порти виявилися найбільш просунутими в організації ДПП. Морські порти являють собою в даний час транспортно-логістичні центри, що зв'язують багато видів транспорту з незліченною кількістю підприємств вантажовідправників і вантажоодержувачів [2]. З прийняттям Закону України «Про морські порти» приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту може бути здійснено і на підставі договору концесії.

Найбільшим ДПП проектом, анонсованим в Україну, є будівництво LNG-терміналу на Чорному морі. Цей проект передбачає будівництво терміналу для регазифікації зрідженого природного газу на Чорноморському узбережжі України поряд з нафтовим терміналом ВАТ «Укртранснафта» і морським торговим портом «Південний» поблизу м. Южне. Потенційними постачальниками зрідженого газу в Україну будуть країни Північної і Західної Африки (Єгипет, Алжир, Нігерія), Перської затоки (Катар), Каспійського регіону (Азербайджан, Туркменістан). Завдяки реалізації проекту та комплексної програми енергозбереження Україна до 2015 р. зменшить імпорт трубного газу з 37,6 млрд. м³ до 27,4 млрд. м³. За рахунок постачання СПГ очікується забезпечення 10 млрд. м³ (18 %).

Таким чином, державно-приватне партнерство в морегосподарському комплексі в цілому і особливо в діяльності морських портів демонструє успішне вирішення цілого ряду економічних,

технологічних, соціальних та міждержавних проблем. ДПП слід розглядати реальним шляхом отримання позитивного результату в поєднанні державного регулювання та ринкового саморегулювання в загальному організаційно-економічному механізмі національного господарства.

Література

1. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 1 липня 2010 р. № 2404-17. // Відомості Верховної Ради України. — 2010. — № 40. — Ст. 524.
2. Онищенко С. П., Литвинова Н. Н. Специфика проектов государственно-частного партнерства и перспективы их использования для развития украинских морских портов / С. П. Онищенко, Н. Н. Литвинова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. — 2012. — № 4 (20). — С. 4-16.
3. Потеев А. Т., Потеева М. А. Государственно-частное партнерство в практике морских портово-черноморского бассейна. / А. Т. Потеев, М. А. Потеева / Проблемы материальной культуры — Экономические науки. — С. 76-81.
4. Иностранные инвесторы сокращают вливания в Украину. Основным «иностранном» инвестором остается Кипр [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ua-ir.com.ua/ru/investments>.

Усенко Е. А.,

*курсант 6 курса факультета морского права и менеджмента,
Одесская национальная морская академия*

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Спустя четыре года после начала глобального финансово-го кризиса мировая экономика остается неустойчивой, а рост экономики в странах с высоким уровнем доходов по-прежнему незначителен. В 2010 г. рост мирового ВВП составил 4,1 % по сравнению с кризисным 2009 г., в котором наблюдалось снижение ВВП на 2,3 %. Однако уже в 2011 г. развитие мировой экономики потеряло темп и валовой внутренний продукт увеличился на 2,7 %.

Согласно оценкам Всемирного банка, рост мирового ВВП в 2012 г. составил 2,3 %, хотя в июне прошлого года прогнозы предсказывали рост в размере 2,5 %. Ожидается, что в 2013 г. темпы роста практически не изменятся и составят 2,4 %, а затем постепенно увеличатся до 3,1 % в 2014 г. и 3,3 % в 2015 г. [2]